SECTOR AUTOMOTRIZ

En lo que sigue se analizará la evolución del sector automotriz -principal rama industrial del país- durante el IIIT2017.

1. Producción

La producción[1] de vehículos Categoría A[2] (automóviles y utilitarios) totalizó130.392unidades, elevándose +5,3% interanual (IIIT16: 123.857). Así, el repunte en la actividad sectorial hilvana dos trimestres positivos en forma consecutiva, lo cual da cuenta de una recuperación que no obstante aún es tenue y relativa, en virtud de desarrollarse dentro de un prolongado proceso caracterizado por una situación de sostenida crisis en la producción. Aquél comenzó hace cuatro años, a mediados de 2013 (momento desde el cual se registraron trece trimestres de caídas ininterrumpidas), manifestándose con especial énfasis desde 2014: a modo ilustrativo, se tiene que el IIIT2017 se constituye apenas en el tercer trimestre positivo de los últimos diecisiete. En este sentido, es preciso destacar que esta suba en la producción durante el período en análisis tuvo lugar en relación a una exigua base de comparación interanual (a tal punto que el volumen producido en idéntico período de 2016 se erigió oportunamente como el peor tercer trimestre desde 2006 -ubicándose incluso por debajo de lo acontecido en el recesivo año 2009-), verificándose en paralelo un desplome del -42,8% respecto del récord histórico alcanzado en el IIIT2011 (una diferencia de -97.377 vehículos): la producción se encuentra así gravitando alrededor del nivel vigente hace una década atrás.

La producción se incrementó en forma creciente todos los meses (+1,2% i.a. en julio, +3,9% i.a. en agosto y +10,2% i.a. en septiembre), acumulando un total de 349.796 vehículos al finalizar el IIIT2017, momento en el cual recién se logró superar el escueto volumen producido a dicha fecha en 2016 (+0,5% i.a.; 2016: 347.895); considerando el alza evidenciada en octubre (+15,9% i.a.; sexta suba mensual consecutiva), el acumulado anual fue de 393.650 unidades (+2,1% i.a.; 2016: 385.727). En este contexto, estimamos que en 2017 la producción automotriz se ubicará en torno a las 480.000 unidades (+1,5% i.a.; 2016: 472.776): de esta forma, se aprecia que en virtud del cambio de tendencia registrado a partir de la tibia recuperación del nivel de

[1] *Novedades:* ***1)*** En octubre, General Motors anunció la inversión de U$S 300 millones para fabricar -desde 2020- un nuevo modelo en su planta santafesina de General Alvear (la red de proveedores invertirá otros US$ 200 millones). ***2)*** En noviembre, Renault Brasil anunció que dejará de vender el modelo Fluence, a raíz de lo cual en 2018 probablemente se discontinúe su producción en la planta cordobesa de Santa Isabel -donde se ensambla desde 2010-. ***3)*** En noviembre, Volkswagen comunicó la inversión de U$S 650 millones para producir un nuevo SUV en su planta bonaerense de General Pacheco. ***4)*** A fines de noviembre Fiat dará a conocer el sedán Cronos, que desde 2018 fabricará en su planta cordobesa de Ferreyra (una inversión de U$S 500 millones anunciada en abril 2016). ***5)*** Hacia fines de 2017, Toyota invertirá U$S 100 millones para la ampliación de su fábrica de motores (pasará de 30.000 a 77.000 motores anuales en 2018). ***6)*** En 2018, Renault fabricará un nuevo utilitario -basado en la Dacia Dokker rumana- en reemplazo del modelo Kangoo, luego de invertir U$S 100 millones en el "Proyecto Dacia Kangoo".

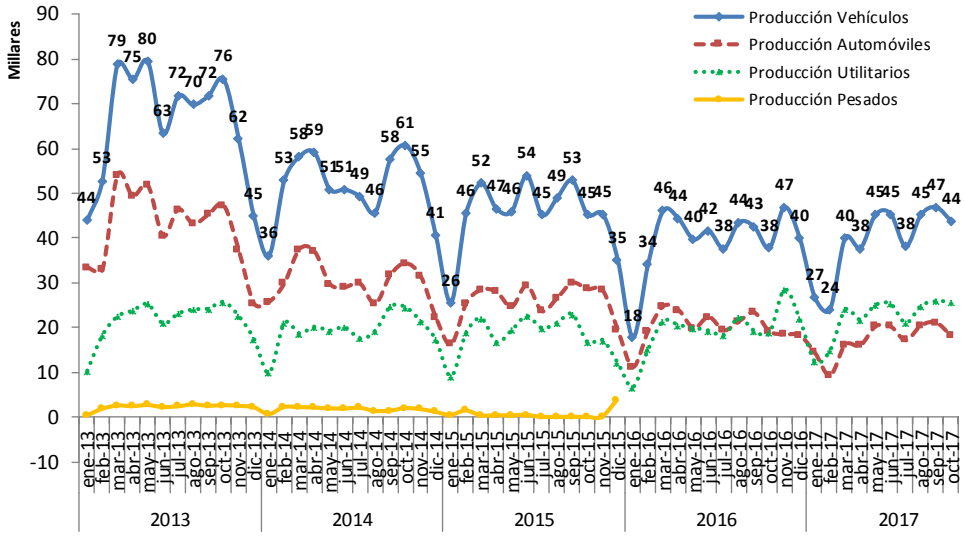
[2] Desde marzo 2016 ADEFA dejó de publicar los datos relativos a producción, exportación y venta de vehículos Categoría B (*Pesados:* Furgones, Camiones -transporte de carga- y Ómnibus -transporte de pasajeros-): dichas estadísticas no contienen así los datos de Mercedes-Benz e Iveco. En virtud de lo anterior, el presente análisis refiere exclusivamente a *automóviles y utilitarios* (vehículos de hasta 1.500 kg de capacidad de carga destinados al transporte de personas o para uso comercial, respectivamente).

actividad sectorial iniciada en mayo, se ha detenido la prolongada caída de la producción, la cual culminará el año con un leve crecimiento que la estancará apenas por sobre el nivel del año pasado.

Cabe destacar que el incremento de la producción en lo que va del año ha sido notoriamente impulsado por la fabricación de vehículos utilitarios (principalmente camionetas), que al mes de octubre experimentaron un alza del +21,7% i.a. (acumulando un total de 220.453 unidades; 2016: 181.111); en contraposición, la producción de automóviles a la fecha disminuyó -15,4% i.a. (173.197 unidades; 2016: 204.616). De este modo se observa que, como dato novedoso, en 2017 el peso de los utilitarios (56,0%) supera al de los automóviles (44,0%), respecto a la producción Categoría A, cuestión que se verifica prácticamente por primera vez en las últimas seis décadas: en la historia reciente, se tiene que entre 2005/16 los automóviles promediaron el 65,9% (disminuyendo desde un tope del 76,4% en 2009) mientras los utilitarios hicieron lo propio sólo en un 34,1%.

Finalmente, será menester evaluar si la presente coyuntura realmente cuenta con los elementos necesarios para iniciar un sendero de crecimiento sostenido, o si por el contrario se trata sólo de un transitorio repunte en relación al magro desempeño de 2016: al momento, los ribetes de la prolongada crisis productiva aún persisten, en virtud de lo cual por ejemplo se tiene que a octubre 2017 se fabricaron -287.617 unidades menos (-42,2%) que a igual mes de 2011 -año récord histórico de producción-, lo que implica una diferencia de fabricación diaria estimada en -3.432 vehículos.

Gráfico 25. Producción Automotriz (2013-2017). En miles de unidades[3].



Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

La producción automotriz -industria que caracterizamos como meramente ensambladora, y dependiente- se concentra en las provincias de Buenos Aires (56,8% en 2014 -último dato global y oficial disponible-), Córdoba (29,1%) y Santa Fe (14,1%), y es realizada por un puñado de diez[4] terminales extranjeras[5], a saber:

[3] Hasta 2015 inclusive, se presenta la producción global; a partir de 2016, sólo de vehículos Categoría A.

Cuadro 23. Producción automotriz por terminal y provincia (2014/2015/2016)[6][7].

Terminales	Provincia	2014	Share % 2014		2015	Share % 2015		2016	Share % 2016		Var. 15/14	Var. 16/15
			Terminal	Provincial		Terminal	Provincial		Terminal	Provincial		
Ford	Buenos Aires	103.107	16,7%	56,8%	87.117	16,5%	59,9%	85.547	18,1%	67,9%	-15,5%	-1,8%
Honda		6.834	1,1%		10.037	1,9%		12.033	2,5%		46,9%	19,9%
Mercedes-Benz		17.341	2,8%		s/d	-		s/d	-		-	-
Peugeot - Citroën		55.487	9,0%		56.772	10,8%		59.391	12,6%		2,3%	4,6%
Toyota		95.959	15,5%		76.322	14,5%		97.809	20,7%		-20,5%	28,2%
Volkswagen		72.109	11,7%		84.971	16,1%		66.184	14,0%		17,8%	-22,1%
FIAT - Chrysler	Córdoba	95.538	15,5%	29,1%	77.499	14,7%	29,2%	35.738	7,6%	20,5%	-18,9%	-53,9%
Iveco		3.146	0,5%		s/d	-		s/d	-		-	-
Renault		80.877	13,1%		76.123	14,5%		61.071	12,9%		-5,9%	-19,8%
General Motors	Santa Fe	86.931	14,1%	14,1%	57.816	11,0%	11,0%	55.003	11,6%	11,6%	-33,5%	-4,9%
Total		**617.329**	**100,0%**	**100,0%**	**526.657**	**100,0%**	**100,0%**	**472.776**	**100,0%**	**100,0%**	**-14,7%**	**-10,2%**

Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

Cuadro 24. Terminales automotrices en Argentina.

Terminales	*Origen*	*Producción*		
		Provincia	*Fábrica -ubicación-*	*Modelos*
FIAT - Chrysler	Italia	Córdoba	Ferreyra	Fiat Palio Fiat Siena
Ford	Estados Unidos	Buenos Aires	Gral. Pacheco	Ford Focus Ford Ranger
General Motors	Estados Unidos	Santa Fe	Alvear	Chevrolet Cruze
Honda	Japón	Buenos Aires	Campana	Honda HRV
Iveco	Italia	Córdoba	Ferreyra	Iveco Daily Furgón / Daily Chasis Iveco Tector Iveco Cursor Iveco Stralis Iveco Trakker Chasis para buses Eurocargo
Mercedes Benz	Alemania	Buenos Aires	Virrey del Pino	Mercedes Benz Sprinter Mercedes Benz OH 1518/1618/1718 Mercedes Benz OF 1418/1722/915 Mercedes Benz Atron Mercedes Benz Vito
Peugeot - Citroën	Francia	Buenos Aires	El Palomar	Peugeot 308 Peugeot 408 Citroën C4 Lounge Peugeot Partner Citroën Berlingo
Renault	Francia	Córdoba	Santa Isabel	Renault Logan Renault Sandero Renault Sandero Stepway Renault Fluence Renault Kangoo
Scania	Suecia	Tucumán (componentes de transmisión -camiones-)	Colombres	-
Toyota	Japón	Buenos Aires	Zárate	Toyota Hilux Toyota SW4
Volkswagen	Alemania	Buenos Aires Córdoba (autopartes)	Gral. Pacheco Córdoba	Volkswagen Suran Volkswagen Amarok

Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

[4] Técnicamente son once las terminales presentes en Argentina, incluyendo a la sueca Scania, fabricante de camiones y ómnibus (que en el país produjo entre 1976-2002): en su planta sita en Colombres (provincia de Tucumán) produce cajas de cambio, componentes de transmisión y otras piezas en lo esencial destinadas a la exportación.

[5] A partir de junio 2015 ADEFA dejó de informar los volúmenes mensuales de producción por terminal.

[6] Los datos correspondientes a 2015/16 -obtenidos de los anuarios de ADEFA- contemplan sólo automóviles y utilitarios.

[7] Es factible remarcar la debacle productiva acaecida (entre 2013/16) en las principales terminales: FIAT-Chrysler redujo su producción en 2/3 (-65,9%); General Motors en un -50,6%; Peugeot-Citroën y Renault en -48,5% y -48,1%, respectivamente; Volkswagen en un -38,0%. La merma en Ford fue más leve (-16,4%), destacándose por el contrario, en este contexto recesivo, la mejora en las terminales japonesas Honda (+4,5%) y, principalmente Toyota (+3,5%), que en 2016 se erigió como la principal fabricante del país.

2. Exportaciones

En tanto, las exportaciones de automóviles y utilitarios continuaron su senda alcista, completando así un año de crecimiento (luego de tres años de caídas generalizadas en los despachos entre el IVT2013 y el IIIT2016), con un aumento del +11,9% i.a. (52.666 unidades; IIIT16: 47.083). Sin embargo, nuevamente esta mejora se explica en buena medida a raíz de la referida baja base de comparación interanual, que se consolidó como la peor marca registrada en un tercer trimestre desde 2005: así, para tener una noción más acabada de la cuestión se tiene que en el IIIT2017 se despacharon -88.933 vehículos menos que en el mejor período de la serie, acaecido en el IIIT2011 (una contundente merma del -62,8%).

Los envíos se incrementaron en forma relevante todos los meses (+11,8% i.a. promedio), acumulando al cierre del IIIT2017 un total de 151.087 unidades despachadas (+11,3% i.a.; 2016: 135.716); tomando en cuenta la nueva suba de octubre (+51,7% i.a.), se hilvanaron seis meses positivos en forma consecutiva -al igual que en la producción-, con un acumulado anual de 172.263 vehículos (+15,1% i.a.; 2016: 149.675). Es preciso considerar que dicho incremento exportador viene siendo sostenido por los despachos de vehículos utilitarios, que a octubre tuvieron un alza del +41,8% i.a. (127.360 unidades; 2016: 89.802) -donde las camionetas cumplen un rol fundamental-, en tanto que la exportación de automóviles continúa en franco retroceso, cayendo -25,0% i.a. (44.903 unidades; 2016: 59.873); en este marco, en forma creciente desde 2015, los utilitarios ostentan el mayor peso dentro de las exportaciones de vehículos, con un peso actual del 73,9%. Finalmente, se tiene que a octubre las exportaciones representaron el 43,8% de la producción, luego de haber hecho lo propio en un 57,0% promedio en la década 2005/15, lo cual da cuenta de que los nubarrones de la crisis exportadora aún no se han disipado por completo, a pesar de la mejora reciente durante el último semestre.

La afirmación anterior se sustenta a raíz de que el alza descripta en las exportaciones no obedece a la recuperación del factor explicativo fundamental, los envíos a Brasil -por excelencia el destino hegemónico de exportación, del que depende buena parte de la producción argentina-, sino que por el contrario se sostuvo en el aumento de los despachos principalmente hacia diferentes países latinoamericanos, lo que este año viene compensando la caída de las ventas a Brasil -cuestión persistente desde fines de 2013-. Sin embargo, particularmente en el IIIT2017 las exportaciones al país vecino tuvieron una suba del +10,7% i.a. (33.883 unidades; 2016: 30.603), cortando un desplome prácticamente ininterrumpido de casi cuatro años; en buena medida en función de la reducida base de comparación interanual, luego de caer en julio (-3,0% i.a.) los envíos se incrementaron en agosto y septiembre (+16,5% i.a. promedio), acumulando 94.871 unidades (-5,5% i.a.; 2016: 100.420) al cierre del IIIT2017, y 109.819 (-0,4% i.a.; 2016: 110.281) considerando la relevante suba del +51,6% i.a. en octubre (no obstante, dicho volumen se ubica un -68,5% por debajo del récord acaecido en 2011) . De este modo, a pesar de la recuperación evidenciada en los últimos meses (siendo menester evaluar si esta logra sostenerse en el corto/mediano plazo para retomar la vía del crecimiento), las exportaciones a Brasil se encuentran estancadas y aún no han logrado superar el exiguo nivel del año pasado.

En forma opuesta, al mes de octubre las exportaciones hacia otros destinos acumularon un total de 62.444 vehículos, elevándose así +58,5% i.a. (2016: 39.394).

De esta manera, se tiene que por un lado si bien las exportaciones a Brasil continúan representando el grueso de los despachos totales (63,8% en el acumulado a octubre) esta proporción fue la menor desde 2007

(registrándose la máxima marca a dicho mes en 2009: 89,3%), habiendo caído además nada menos que -9,9 puntos porcentuales respecto al año anterior; en el mismo sentido, otro dato que refleja de modo elocuente la todavía crítica situación de las exportaciones a Brasil radica en que al mes de octubre explicaron sólo el 27,9% de la producción (la menor cuantía desde 2006), muy lejos del 55,0% evidenciado en octubre 2009.

Por su parte, en forma inversa las exportaciones a otros destinos explicaron el 36,2% de los envíos del período, en tanto que concentraron el 15,9% de la producción (la máxima proporción desde 2007): en este marco, Perú y Chile se ubican como los segundos destinos en importancia -aunque en forma muy distante de Brasil-, cada uno con el 4,8% de los despachos, seguidos de cerca por México (4,7%), siendo preciso destacar que las exportaciones hacia diversos países de América Central acumularon en conjunto el 8,7%. Así, en el presente la exportación a otros destinos no sólo gana participación por la merma de los envíos a Brasil, sino por su propio incremento.

Por último, se tiene que desde 2015 resulta factible apreciar una tendencia decreciente en la participación de las exportaciones a Brasil respecto al total de despachos (aunque revertida levemente en los últimos meses): dicho año fue así un punto de inflexión que cerró un ciclo de una década, en el marco del cual Brasil pasó de concentrar el 35,0% de los envíos en 2005 (a lo que le siguió un crecimiento vertiginoso que promedió el +76,0% i.a. entre 2006 y 2007) al 84,9% en 2014 (con un pico máximo del 88,4% en 2009). El proceso inverso se registró, lógicamente, con las exportaciones hacia otros destinos, mayoritarias en 2005 (65,0% en conjunto), momento desde el cual comenzaron un pronunciado declive (hasta representar sólo el 15,2% en 2014, con un mínimo de sólo el 11,6% en 2009) de la mano de la consolidación de Brasil como destino cuasi exclusivo de las exportaciones de los vehículos ensamblados en Argentina, proceso que encontró un quiebre desde 2015 en adelante. En estas circunstancias, con especial énfasis desde 2017 se advierte una mayor diversificación en los destinos de exportación[8], con la pretensión de colocar cierta proporción de la producción que, en caída, ha venido mostrando dificultades no menores para insertarse en Brasil como principal mercado de exportación.

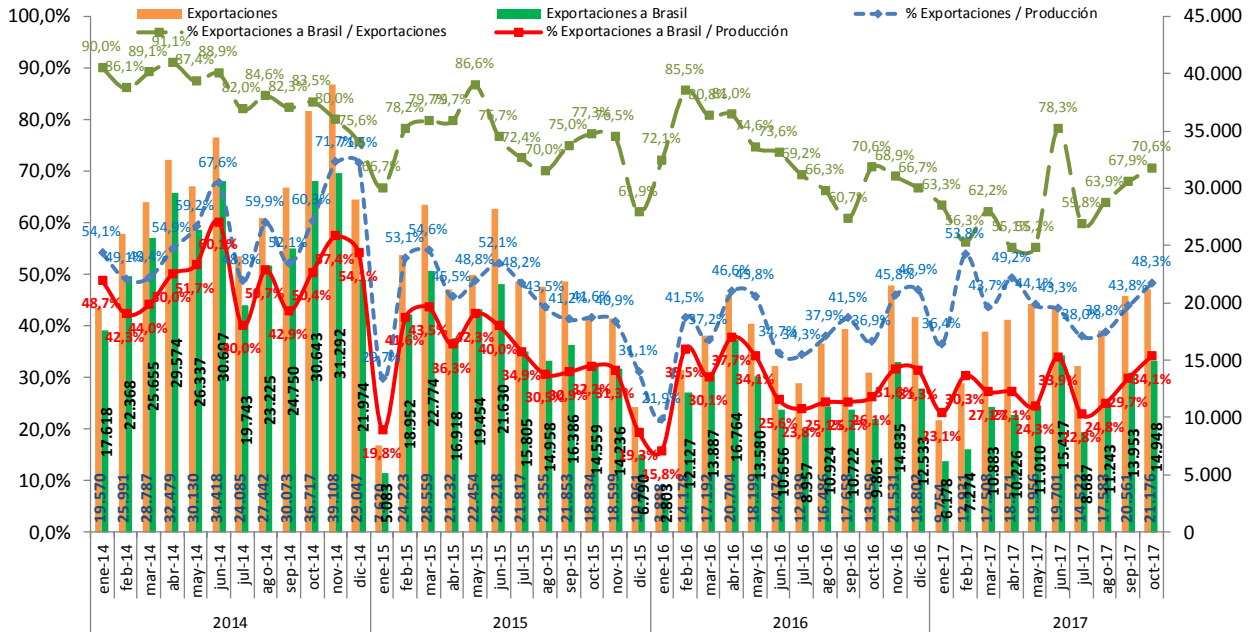
Cuadro25. Exportaciones de Vehículos por Destino (2016-2017).

	Destino	*Acumulado a Oct. 2016*		*Acumulado a Oct. 2017*		*Var. a/a*
		Exportaciones	*Share %*	*Exportaciones*	*Share %*	
1	Brasil	110.281	73,7%	109.819	63,8%	-0,4%
2	América Central	943	0,6%	14.979	8,7%	1488,4%
3	Perú	1.780	1,2%	8.282	4,8%	365,3%
4	Chile	4.757	3,2%	8.187	4,8%	72,1%
5	México	12.594	8,4%	8.058	4,7%	-36,0%
6	Australia y Nueva Zelanda	4.217	2,8%	6.645	3,9%	57,6%
7	Colombia	3.255	2,2%	5.141	3,0%	57,9%
8	Paraguay	1.921	1,3%	3.127	1,8%	62,8%
9	África	3.389	2,3%	2.878	1,7%	-15,1%
10	Uruguay	2.316	1,5%	2.643	1,5%	14,1%
11	Ecuador	127	0,1%	1.798	1,0%	1315,7%
12	Resto de América	72	0,0%	669	0,4%	829,2%
13	Europa	2.243	1,5%	29	0,0%	-98,7%
14	Asia	1.780	1,2%	8	0,0%	-99,6%
	Total	**149.675**	**100,0%**	**172.263**	**100,00%**	**15,1%**

Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

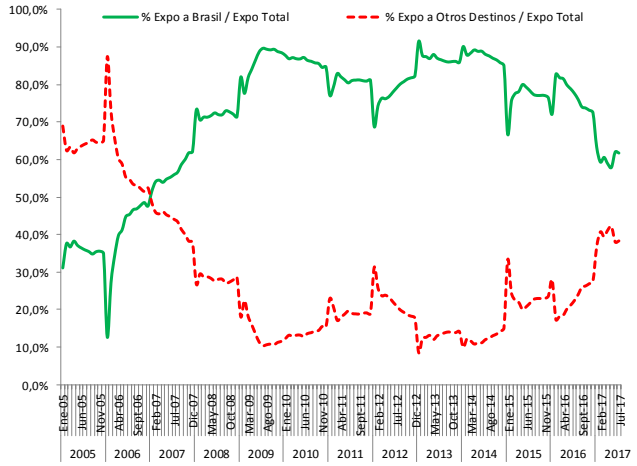
[8] En este sentido, adquiere gran notoriedad el muy relevante incremento que tuvieron las exportaciones hacia destinos tales como América Central, Ecuador, Perú, Chile, Paraguay, Colombia, Australia y Nueva Zelanda -entre otros-, en contraposición con lo ocurrido principalmente en los despachos a Brasil y México; además, resalta la evaporación de los envíos a Europa y Asia.

Gráfico 26. Exportaciones de Vehículos (2014-2017). En unidades.



Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

Gráfico 27. Proporción de Exportaciones de Vehículos por Destino (2005-2017).



Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA.

3. Ventas Mayoristas, Importaciones, Patentamientos y Variación de Existencias

Las *ventas mayoristas totales* de automóviles y utilitarios totalizaron 257.576 unidades, aumentando +22,3% i.a. (IIIT16: 184.446), con lo que se continúa consolidando un gran proceso de crecimiento -especialmente muy relevante en 2016 y en lo que va de 2017- iniciado ya hace casi tres años (diez trimestres positivos en fila). Las ventas aumentaron todos los meses de modo contundente (julio, +38,0% i.a.; agosto, +19,9% i.a.; septiembre, +12,4% i.a.), acumulando 640.448 vehículos al IIIT2017 (+20,7% i.a.; 2016: 530.650); considerando la nueva suba de octubre (+32,0% i.a.; decimoquinto mes positivo al hilo) se alcanzaron las 714.864 unidades (+21,8% i.a.; 2016: 587.007), lo cual se erige como el segundo mayor volumen de ventas de

la historia, detrás de lo registrado a igual mes de 2013 (año récord de ventas). Las entregas de automóviles de las terminales a las concesionarias tuvieron un alza del +23,4% i.a. a octubre (523.436 unidades, 2016: 424.074; 73,2% de las ventas), en tanto que las de utilitarios subieron +17,5% i.a. (191.428 unidades, 2016: 162.993; 26,8%).

En forma radicalmente opuesta, las *ventas mayoristas nacionales* cayeron por quinto trimestre consecutivo, disminuyendo -7,7% i.a. (66.702 unidades -el peor tercer trimestre desde 2009-; IIIT16: 72.283). Las ventas cayeron todos los meses (-7,5% i.a. promedio) y al cierre del IIIT2017 acumularon 188.645 vehículos (-10,3% i.a.; 2016: 209.897); considerando la nueva merma en octubre (-2,5% i.a.), totalizaron 211.337 unidades (-9,5% i.a.; 2016: 233.481). Así, a dicha fecha las ventas de vehículos de producción nacional representaron sólo el 29,6% de las ventas mayoristas totales (es el primer año desde 2005 en el que se ubican por debajo del 30%), afirmándose su pérdida de mercado, mientras que por su parte explicaron el destino del 53,7% de los vehículos fabricados localmente (paradójicamente, a raíz del vuelco hacia el mercado interno de parte de la producción inviable de exportar a Brasil, dicha proporción se erige como la segunda máxima marca desde 2005 -detrás de 2016, cuando la merma exportadora fue aún más determinante-, nítidamente por sobre el 44,5% promedio entre 2005/16).

Las *importaciones* (ver Gráfico 28, Nota I) siguieron incrementándose masivamente -por séptimo trimestre consecutivo-, con una relevante suba del +41,6% i.a. totalizando 158.874 vehículos (IIIT16: 112.163). Las compras externas aumentaron significativamente todos los meses (+43,9% i.a. promedio) -considerando además una base de comparación interanual no menor-, acumulándose así 452.101 vehículos a nueve meses del año (+40,9% i.a.; 2016: 320.753); computando la gran suba acaecida en octubre (+56,9% i.a.), el acumulado anual ascendió a 503.527 unidades (+42,4% i.a.; 2016: 353.526). De esta manera, se tiene que la notable dinámica importadora vigente fortalece aún más el gran incremento evidenciado ya en 2016, a punto tal que el volumen acumulado a octubre constituye la mayor marca histórica a dicho mes (superando en +0,6% a lo registrado en el récord de 2013); en paralelo, dicho nivel de importaciones representó el 70,4% de las ventas mayoristas, máxima proporción registrada en idéntico período[9] -lo que implica un vertiginoso salto interanual de +10,2 puntos porcentuales, superando además con creces incluso el 62,3% promedio registrado entre 2010/13, años de máxima ebullición importadora durante la etapa kirchnerista-[10].

En este escenario, los *patentamientos* extendieron su evolución alcista, hilvanando nueve trimestres positivos en forma consecutiva -más dos años, luego de un año y medio de caídas-: +19,6% i.a. (248.239 vehículos; IIIT16: 207.613); así, este trimestre se constituye en el segundo mejor período del ciclo detrás de lo acaecido en 2013, año récord histórico de ventas. Las ventas minoristas crecieron sólidamente todos los meses (+19,8% i.a. promedio), incluso considerando la buena base de comparación interanual, acumulando al IIIT2017 un total de 701.700 vehículos (+28,5% i.a.; 2016: 545.894); tomando en cuenta la suba de octubre

[9] En ese contexto, las terminales argentinas se llevan la parte del león, ya que no sólo son las fabricantes, sino también las principales importadoras de vehículos.

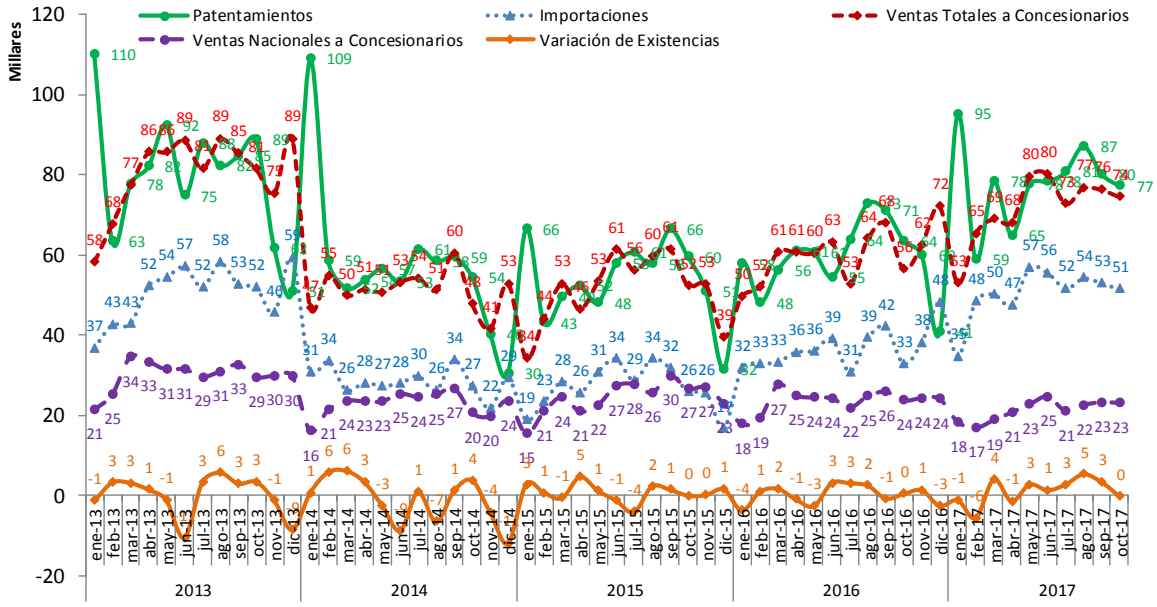
[10] Desde 2016, el grueso de las automotrices está incumpliendo en forma creciente el flex de U$S 1,5 con Brasil (fruto del último acuerdo vigente desde jun.2016 hasta jun.2020), que regula el desnivel máximo del intercambio automotriz bilateral (sin aranceles desde 1991), en virtud del cual Argentina puede importar -en vehículos terminados y autopartes- desde Brasil hasta U$S 1,5 por cada dólar que le exporta. Hasta 2020, con más exportaciones podrán balancear el desfasaje (caso contrario, quedan sujetas a sanciones), el cual profundiza el déficit comercial, y socava al autopartismo nacional y al empleo sectorial.

(+21,5% i.a.), el volumen de patentamientos alcanzó las 778.928 unidades[11] (+27,8% i.a.; 2016: 609.442), de los cuales el 69% correspondió a vehículos importados y mientras que el 31% fue de origen nacional. En relación con lo expuesto, estimamos que 2017 culminará con un volumen de patentamientos de aproximadamente 900.000 vehículos (+26,8% i.a.; 2016: 710.013).

Al mes de octubre, la marca más vendida nuevamente fue Volkswagen, con 125.021 unidades y el 16,1% del mercado (con un alza del +32,7% i.a. en las ventas), mientras que luego se ubicaron Chevrolet, Renault y Ford (13,3%, 12,9% y 12,8% de las ventas, respectivamente), en un contexto de subas generalizadas. Por su parte, el modelo más vendido a la fecha fue el Volkswagen Gol, que con38.843 unidades (5,0% de los patentamientos totales) consolida la recuperación su otrora liderazgo, con un incremento del +60,6% i.a., mientras el Renault Nuevo Sandero (+134,3% i.a.) se mantiene en segundo lugar; luego se ubicaron el Chevrolet Onix (duplicando sus ventas: +101,8%) y la Toyota Hilux[12] -líder en 2016-, sosteniendo el relevante posicionamiento de las camionetas(en tanto, la Volkswagen Amarok se ubicó 11° y la Ford Ranger, 13°). Salvo el Fiat Palio todos los modelos dinamizaron sus ventas, destacándose por otra parte el hecho de que siete de los diez modelos más vendidos son de origen importado -todos automóviles, provenientes de Brasil-, en tanto que se advierte un nítido predominio de los automóviles del segmento *hatchback* en el mercado. (ver Cuadros III y IV).

La *variación de existencias* del trimestre (ver Gráfico 29, Nota II) fue positiva en +11.024 vehículos.

Gráfico 28. Ventas Mayoristas y Minoristas, Importaciones y V. E. (2013/17). En miles de unidades.



Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA y ACARA.

[11]Concentrados principalmente en la provincia de Buenos Aires (31,9%), la ciudad de Buenos Aires (15,0%), y las provincias de Córdoba (9,9%), Santa Fe (8,3%), Mendoza (3,8%) y Tucumán (3,2%); pese a acaparar el menor volumen de ventas del país, la provincia de La Rioja fue la más dinámica a la fecha (+44,4% i.a.).

[12]Este modelo concentra el 40% de las exportaciones automotrices. *"Pick-ups, un polo especializado y con perfil exportador"*. Diario *Clarín* (13/08/2017).

Nota I: Las importaciones fueron estimadas de acuerdo a lo siguiente: Importaciones = Ventas Totales – Ventas Nacionales.
Nota II: La variación de existencias se calcula como: Variación de Existencias = Producción – Exportaciones – Ventas Nacionales.
Nota III: Los patentamientos suelen presentar importantes oscilaciones entre Diciembre y Enero, cayendo sustancialmente en el primer mes para subir en el segundo, ya que los compradores retrasan la operación para así adquirir un vehículo de un modelo más nuevo.

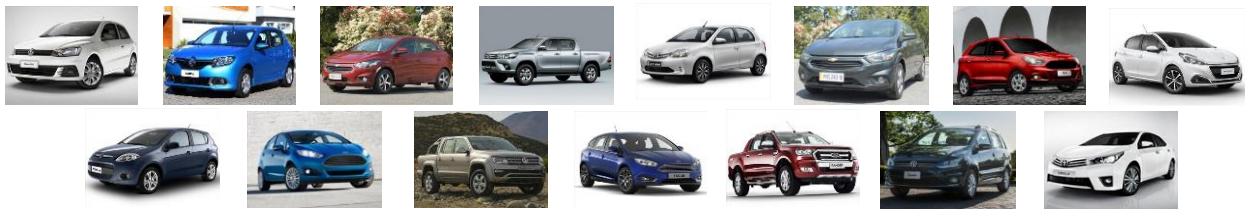
Cuadro 26. Top 10 Patentamientos -por Marca- (2016-2017). En unidades.

	Marca	Origen	Ene-Oct 2016	Share %	Ene-Oct 2017	Share %	Var. a/a
1	Volkswagen	Alemania	94.229	15,5%	125.021	16,1%	32,7%
2	Chevrolet	Estados Unidos	84.632	13,9%	104.949	13,5%	24,0%
3	Renault	Francia	81.559	13,4%	100.273	12,9%	22,9%
4	Ford	Estados Unidos	83.111	13,6%	99.501	12,8%	19,7%
5	Fiat	Italia	64.312	10,6%	80.307	10,3%	24,9%
6	Toyota	Japón	66.908	11,0%	79.038	10,1%	18,1%
7	Peugeot	Francia	54.449	8,9%	63.670	8,2%	16,9%
8	Citroën	Francia	21.070	3,5%	27.904	3,6%	32,4%
9	Honda	Japón	8.831	1,4%	16.535	2,1%	87,2%
10	Mercedes-Benz	Alemania	10.618	1,7%	15.724	2,0%	48,1%
11	*Nissan*	*Japón*	*7.852*	*1,3%*	*13.879*	*1,8%*	*76,8%*
12	*Jeep*	*Estados Unidos*	*2.588*	*0,4%*	*7.107*	*0,9%*	*174,6%*
13	*Iveco*	*Italia*	*4.329*	*0,7%*	*5.896*	*0,8%*	*36,2%*
14	*Chery*	*China*	*3.157*	*0,5%*	*5.360*	*0,7%*	*69,8%*
15	*Audi*	*Alemania*	*1.971*	*0,3%*	*2.983*	*0,4%*	*51,3%*

Fuente: Elaboración GERES en base a ACARA.

Cuadro 27. Top 10 Patentamientos -por Modelo- (2016-2017). En unidades.

	Modelo	Origen	Categoría	Segmento	Ene-Oct 2016	Share %	Ene-Oct 2017	Share %	Var. a/a
1	Volkswagen GOL	Brasil	Automóvil	Hatchback	24.190	4,0%	38.843	5,0%	60,6%
2	Renault NUEVO SANDERO	Argentina	Automóvil	Hatchback	14.012	2,3%	32.834	4,2%	134,3%
3	Chevrolet ONIX	Brasil	Automóvil	Hatchback	14.923	2,4%	30.111	3,9%	101,8%
4	Toyota HILUX	Argentina	Comercial Liviano	Pick up	28.201	4,6%	29.656	3,8%	5,2%
5	Toyota ETIOS	Brasil	Automóvil	Hatchback/Sedán	20.811	3,4%	27.717	3,6%	33,2%
6	Chevrolet PRISMA	Brasil	Automóvil	Sedán	11.360	1,9%	23.897	3,1%	110,4%
7	Ford KA	Brasil	Automóvil	Hatchback	10.209	1,7%	23.764	3,1%	132,8%
8	Peugeot 208	Brasil	Automóvil	Hatchback	16.551	2,7%	23.297	3,0%	40,8%
9	Fiat PALIO	Argentina	Automóvil	Hatchback	26.199	4,3%	23.175	3,0%	-11,5%
10	Ford FIESTA KINETIC	Brasil/México	Automóvil	Hatchback/Sedán	17.699	2,9%	19.450	2,5%	9,9%
11	*Volkswagen AMAROK*	*Argentina*	*Comercial Liviano*	*Pick up*	*16.032*	*2,6%*	*19.183*	*2,5%*	*19,7%*
12	*Ford FOCUS II*	*Argentina*	*Automóvil*	*Hatchback/Sedán*	*18.893*	*3,1%*	*17.849*	*2,3%*	*-5,5%*
13	*Ford RANGER*	*Argentina*	*Comercial Liviano*	*Pick up*	*15.579*	*2,6%*	*17.747*	*2,3%*	*13,9%*
14	*Volkswagen SURAN*	*Argentina*	*Automóvil*	*Monovolumen*	*12.714*	*2,1%*	*17.343*	*2,2%*	*36,4%*
15	*Toyota COROLLA*	*Brasil*	*Automóvil*	*Sedán*	*14.303*	*2,3%*	*15.426*	*2,0%*	*7,9%*



Fuente: Elaboración GERES en base a ACARA.

www.economiageres.com

4. Evolución del Parque Automotor en Argentina

En el marco de lo anterior[13], se tiene que al mes de octubre el parque automotor argentino acumuló un total de 15,55 millones de vehículos, denotando un incremento del +5,7% i.a. (Oct. 2016: 14,34 millones), de los cuales el grueso se concentró en la provincia de Buenos Aires (37,8%; 5,73 millones), ubicándose luego la provincia de Córdoba (10,0%; 1,51 millones), la ciudad de Buenos Aires (9,9%; 1,5 millones), y las provincias de Santa Fe (8,7%; 1,32 millones) y Mendoza (5,1%; 0,77 millones).

Cuadro 28. Parque Automotor en Argentina (2011-2017). En unidades.

Período		TOTAL	Var. a/a	Buenos Aires			Córdoba			Ciudad de Buenos Aires		
				Parque	Var. a/a	Share %	Parque	Var. a/a	Share %	Parque	Var. a/a	Share %
2011		**10.815.732**	**8,0%**	4.066.558	8,1%	37,6%	1.111.140	7,3%	10,3%	1.275.281	6,0%	11,8%
2012		**11.626.894**	**7,5%**	4.391.394	8,0%	37,8%	1.182.450	6,4%	10,2%	1.323.365	3,8%	11,4%
2013		**12.539.370**	**7,8%**	4.746.988	8,1%	37,9%	1.263.134	6,8%	10,1%	1.398.595	5,7%	11,2%
2014		**13.171.695**	**5,0%**	4.985.756	5,0%	37,9%	1.321.930	4,7%	10,0%	1.424.156	1,8%	10,8%
2015		**13.773.058**	**4,6%**	5.213.602	4,6%	37,9%	1.374.613	4,0%	10,0%	1.439.423	1,1%	10,5%
2016	2016/3	**13.871.293**	**4,1%**	5.278.555	4,7%	38,1%	1.383.157	3,5%	10,0%	1.395.670	-2,4%	10,1%
	2016/6	**14.085.201**	**4,6%**	5.326.595	4,5%	37,8%	1.405.228	4,2%	10,0%	1.457.134	1,5%	10,3%
	2016/9	**14.276.847**	**4,6%**	5.397.326	4,6%	37,8%	1.424.150	4,4%	10,0%	1.467.397	1,8%	10,3%
	2016/12	**14.419.277**	**4,7%**	5.459.365	4,7%	37,9%	1.438.280	4,6%	10,0%	1.468.109	2,0%	10,2%
2017	2017/3	**14.641.990**	**5,6%**	5.538.857	4,9%	37,8%	1.460.474	5,6%	10,0%	1.479.322	6,0%	10,1%
	2017/6	**14.849.553**	**5,4%**	5.614.226	5,4%	37,8%	1.481.363	5,4%	10,0%	1.492.301	2,4%	10,0%
	2017/9	**15.049.675**	**5,4%**	5.689.465	5,4%	37,8%	1.501.099	5,4%	10,0%	1.501.117	2,3%	10,0%
	2017/10	**15.154.662**	**5,7%**	5.730.278	5,7%	37,8%	1.511.141	5,7%	10,0%	1.503.881	2,3%	9,9%

Período		TOTAL	Var. a/a	Santa Fe			Mendoza			Resto del país		
				Parque	Var. a/a	Share %	Parque	Var. a/a	Share %	Parque	Var. a/a	Share %
2011		**10.815.732**	**8,0%**	991.126	7,0%	9,2%	565.481	6,9%	5,2%	2.806.146	9,7%	25,9%
2012		**11.626.894**	**7,5%**	1.052.644	6,2%	9,1%	606.856	7,3%	5,2%	3.070.185	9,4%	26,4%
2013		**12.539.370**	**7,8%**	1.123.568	6,7%	9,0%	651.790	7,4%	5,2%	3.355.295	9,3%	26,8%
2014		**13.171.695**	**5,0%**	1.172.238	4,3%	8,9%	683.542	4,9%	5,2%	3.584.073	6,8%	27,2%
2015		**13.773.058**	**4,6%**	1.217.274	3,8%	8,8%	712.730	4,3%	5,2%	3.815.416	6,5%	27,7%
2016	2016/3	**13.871.293**	**4,1%**	1.220.178	3,0%	8,8%	720.469	4,4%	5,2%	3.873.264	1,5%	27,9%
	2016/6	**14.085.201**	**4,6%**	1.240.910	3,8%	8,8%	726.036	4,1%	5,2%	3.929.298	1,4%	27,9%
	2016/9	**14.276.847**	**4,6%**	1.255.989	3,9%	8,8%	734.471	4,1%	5,1%	3.997.514	1,7%	28,0%
	2016/12	**14.419.277**	**4,7%**	1.265.195	3,9%	8,8%	741.394	4,0%	5,1%	4.046.934	1,2%	28,1%
2017	2017/3	**14.641.990**	**5,6%**	1.283.919	5,2%	8,8%	752.138	4,4%	5,1%	4.127.280	2,0%	28,2%
	2017/6	**14.849.553**	**5,4%**	1.300.740	4,8%	8,8%	761.120	4,8%	5,1%	4.199.803	1,8%	28,3%
	2017/9	**15.049.675**	**5,4%**	1.316.661	4,8%	8,7%	770.065	4,8%	5,1%	4.271.268	1,7%	28,4%
	2017/10	**15.154.662**	**5,7%**	1.324.783	5,1%	8,7%	774.633	5,1%	5,1%	4.309.946	0,9%	28,4%

Fuente: Elaboración GERES en base a DRNPA.

5. La producción se estanca, y las ventas crecen con importaciones récord

La coyuntura presente del sector automotriz viene siendo determinada por los siguientes factores:

I) Entre 2016 y el primer cuarto de 2017 se exacerbó la crisis en el nivel de actividad sectorial, cuestión originada en primer lugar, fundamentalmente, a raíz del sostenido derrumbe de las exportaciones de los vehículos fabricados en las armadurías locales hacia Brasil. La crisis económica en el país vecino provocó la reducción de su demanda doméstica, acarreando en consecuencia una considerable caída en la importación de vehículos argentinos; además, la merma del mercado brasileño y el hecho de que no pueda absorber su propia producción derivó en que las terminales allí instaladas acumulasen importantes stocks excedentes

[13]Según DRNPA; las transferencias de vehículos usados acumularon a octubre un total de 1,46 millones de unidades (+17,3% i.a.; 2016: 1,25 millones), lo que implica una proporción de 1,88 transferencias por patentamiento.

(pese al declive imperante en la utilización de su capacidad instalada) que han venido siendo exportados a Argentina en forma creciente[14] -con el objeto de sostener su nivel de actividad interno- en el marco de la apertura comercial y la flexibilización de las importaciones implementadas por el gobierno macrista, y también en virtud de ingresar a precios inferiores a los vehículos nacionales (ya que la producción automotriz brasileña es relativamente más competitiva). Esto último, de este modo, ha erosionado de modo determinante la venta de vehículos nacionales en el mercado interno -inundado rotundamente por una enorme ola importadora- constituyéndose en la otra arista crucial que perjudica a la producción local. Tanto en el segundo como en el tercer trimestre 2017 la producción automotriz verificó una tibia recuperación, estancándose en el exiguo nivel del recesivo año 2016; dicha mejora -relativa, ya que no debe soslayarse la acotada base de comparación interanual- en parte se respaldó en cierta diversificación acaecida en las exportaciones, así como por la recuperación observada en los embarques a Brasil en los últimos tres meses. En estas circunstancias, se tiene que en 2014[15] inició un prolongado proceso recesivo automotriz, que hasta 2016 inclusive acumuló una caída del -38,1%, habiéndose extendido así por más de tres años y medio; dicho declive encontró un freno promediando 2017, abriéndose entonces el interrogante sobre si el sector está a las puertas de dar inicio a una senda de crecimiento sostenido, o bien si meramente está transitando un efímero repunte coyuntural.

II) Respecto a las ventas domésticas, tanto en 2016 (a pesar de la dura recesión económica y la caída del salario real que en dicho año afectó en sobremanera al grueso de nuestra población, dado el ajuste implementado por el gobierno nacional) como -con creces- en 2017, el mercado interno ha experimentado una notable expansión, con importantes incrementos tanto en las ventas mayoristas como en los patentamientos. Este crecimiento de la demanda local se sustenta en distintas causas: 1) *La consolidación de un proceso de apreciación cambiaria*: la alta inflación y el estancamiento del dólar (especialmente desde mediados de 2016 hasta junio 2017, cuando el tipo de cambio nominal experimentó una suba)provocaron que los vehículos se abaraten en forma relativa, tornándose en un "medio de ahorro" para cierta fracción de la población (un proceso similar al acontecido en el récord de ventas de 2013, previo a la devaluación de 2014); 2) *El fuerte incremento en la oferta de vehículos*: en lo fundamental a raíz del categórico aumento de las importaciones[16], y además por la colocación en el mercado interno de cierta cuantía de producción local imposibilitada de exportarse a Brasil;3) *La implementación de una fuerte política de créditos[17], promocionesy*

[14]Cabe mencionar que, en términos generales, las terminales instaladas en Argentina se especializan en la producción de automóviles de gama media y pick-ups, a la vez que las terminales en Brasil hacen lo propio en automóviles de gama baja.

[15] En 2014 -en el marco del estrangulamiento externo como limitante del crecimiento- el sangrado de divisas de la economía se tornó insostenible, en virtud de lo cual el gobierno kirchnerista decidió implementar sobre el sector (al ser una de las principales vías de salida de dólares, dado su estructural déficit comercial) una "clásica" política de ajuste recesivo con el objeto de detener dicho drenaje: devaluación, alza de tasas, escasez de crédito, impuestazo y torniquete importador -en el marco del "cepo cambiario"-. Esto golpeó fuertemente a la producción, al escasear los dólares necesarios para importar autopartes e insumos, a la vez que elevó notablemente el precio interno de los vehículos, lo cual generó la corrosión de la demanda doméstica.

[16] Tras la flexibilización de las importaciones, la oferta de 0 km en el mercado argentino se incrementó a punto tal que actualmente existe un nivel sin precedentes de casi 200 vehículos (de 36 marcas) y más de 800 versiones.

[17] Según ACARA, las ventas de vehículos 0 km realizadas mediante herramientas de financiación totalizaron (a ago.17 -último dato disponible-) 306.360 unidades (un alza del +40,3% i.a.), representando así las prendas el 50,0% de los patentamientos (mientras, el 48,7% fue al contado y el 1,4% vía leasing): en detalle, el 47% se realizó por medio de planes de ahorro (que ascienden +35,7% i.a.), el 34% a través de las financieras de las automotrices, y el 16% con

bonificaciones: que, dada la fuerte competencia ante la sobreoferta imperante en el mercado[18], ha perseguido el objeto de impulsar las ventas; 3) *El alza en el nivel de actividad del sector agropecuario en 2016/17*: lo cualtuvo un gran impacto en el vigoroso aumento en las ventas, especialmente de camionetas[19] (a oct.17 representaron el 15,5% del total de ventas minoristas); 5) *La caída, en términos reales, del precio de los vehículos:* en virtud de los factores mencionados (a lo que en 2016/17 se agregó la modificación en el impuesto a los 0 km[20]), luego de una notoria alza post megadevaluación de dic.2015, desde mediados de 2016 la evolución de los precios de los vehículos transitó un proceso de estabilización y, a pesar de situarse en un nivel elevado[21], en lo que va de 2017 aumentaron por debajo de la devaluación y de la inflación general de la economía[22], motorizando las ventas[23].

crédito bancario. Por último, las marcas con mayor porcentaje de ventas financiadas fueron: Fiat (68,7%), Renault (61,8%), Volkswagen (57,7%), Citroën (56,5%) e Iveco (51,3%).

[18] En este marco, un estudio mostró que los vehículos importados desde Brasil aumentaron de precio en una cuantía menor a los ensamblados localmente. "Autos importados de Brasil suben precios menos que nacionales". Diario *Ámbito Financiero* (05/10/2017).

[19] A octubre 17, los nueve modelos de camionetas más difundidas en el escenario rural totalizaron 120.888 unidades vendidas (+35,5% i.a.; 2016: 89.234), lideradas por la Toyota Hilux (24,5% de este mercado).

	Modelo	Origen	Ene-Oct 2016	Ene-Oct 2017	Var. a/a	Share % 2017
1	Toyota HILUX	Argentina	28.201	29.656	5,2%	24,5%
2	Volkswagen AMAROK	Argentina	16.032	19.183	19,7%	15,9%
3	Ford RANGER	Argentina	15.579	17.747	13,9%	14,7%
4	Renault DUSTER OROCH	Brasil	7.472	13.995	87,3%	11,6%
5	Fiat TORO	Brasil	3.363	13.653	306,0%	11,3%
6	Chevrolet S-10	Brasil	6.982	11.989	71,7%	9,9%
7	Volkswagen SAVEIRO	Brasil	6.508	7.668	17,8%	6,3%
8	Fiat STRADA	Brasil	5.097	6.254	22,7%	5,2%
9	Nissan NP300 FRONTIER	México	0	743	-	0,6%
	Total		**89.234**	**120.888**	**35,5%**	**100,0%**

Fuente: Elaboración GERES en base a ACARA.

[20] En enero 2017 (con vigencia hasta el 30/06/2017) el gobierno incrementó +8,57% la base imponible de la primera escala del impuesto, quedando establecida para vehículos con un precio mayorista superior a $ 380.000 (precio minorista, $ 510.000) -manteniendo la alícuota del 10%-, en tanto la segunda escala quedó inalterada y siguió siendo para aquéllos que superasen los $ 800.000 (precio minorista, $ 1.200.000) con una tasa del 20%; esto oportunamente derivó en que algunos modelos -especialmente importados- dejaran de pagar el tributo, en paralelo a que otros -sobre todo nacionales- cuyos precios se encontraban en el límite de la base imponible anterior, se encareciesen. Luego, la inflación acumulada en el año derivó en que versiones de varios modelos de producción nacional queden al borde de ser impactados por el impuesto de no actualizarse la base imponible. Finalmente, el gobierno -que vía decreto 472/2017 ya había prorrogado este esquema hasta el 31/12/2017-, en el marco del proyecto de reforma tributaria en noviembre decidió eliminar este impuesto interno, lo cual impactará de dos maneras disímiles: el precio de aquellos vehículos ya afectados por el impuesto tenderá a disminuir, y por el contrario probablemente se incrementará en los vehículos cuyo precio se encontraba "congelado" por debajo de la base imponible a los efectos de no ser alcanzado por el impuesto. El gobierno analiza implementar la medida con un decreto, adelantándose a su aprobación parlamentaria para evitar la interrupción de las ventas de los modelos afectados por el impuesto en ese lapso -por la expectativa de futuras bajas de precios-.

[21] Debe considerarse el alza que acumularon los precios de los vehículos en los años 2014/15. Así, se tiene que hoy se necesitan 26 sueldos mínimos ($ 8.860) para comprar el modelo más barato del Top 10 de ventas: VW Gol, $ 227.300.

[22] Entre dic.16-oct.17, los precios que más variaron de los diez modelos de vehículos más vendidos a oct.17 tuvieron un alza de entre el +6,7% y el +23,9% (promedio simple: +14,9%), por debajo de la inflación y de la devaluación acumulada.

[23]En este sentido, además el titular de ACARA, Abel Bomrad, sostuvo: "La relación vehículo-sueldo industrial ha sido favorable este año con respecto al año pasado. Nosotros medimos el valor del auto con respecto a los sueldos industriales, y este año, un vehículo base cuesta 14,4 sueldos industriales mientras que el año pasado era 18,3 sueldos. Eso motiva una mayor demanda". Diario *El Cronista Comercial* (03/10/2017).

Cuadro 29. Evolución precios vehículos (2015/17)[24] -Top10 Patentamientos a Oct.17-. En miles de pesos.

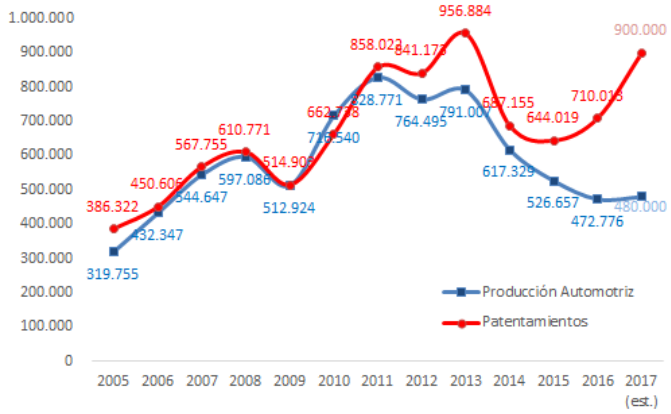
	Modelo	Origen	Dic. 2015	Dic. 2016	Var. Dic16/Dic15	Ene. 2017	Nov. 2017	Var. Nov17/Dic16
1	Volkswagen GOL	Brasil	145,1	197,8	**36,3%**	200,9	227,3	**14,9%**
2	Renault NUEVO SANDERO	Argentina	178,8	222,6	**24,5%**	209,8	237,6	**6,7%**
3	Chevrolet ONIX	Brasil	210,5	208,0	**-1,2%**	212,0	239,9	**15,3%**
4	Toyota HILUX	Argentina	330,8	415,9	**25,7%**	426,2	473,5	**13,9%**
5	Toyota ETIOS	Brasil	170,7	208,6	**22,2%**	208,6	250,7	**20,2%**
6	Chevrolet PRISMA	Brasil	217,4	218,0	**0,3%**	222,0	249,9	**14,6%**
7	Ford KA	Brasil	158,1	218,5	**38,2%**	230,5	250,8	**14,8%**
8	Peugeot 208	Brasil	206,1	275,2	**33,5%**	278,4	310,1	**12,7%**
9	Fiat PALIO	Argentina	157,8	218,5	**38,5%**	220,2	270,7	**23,9%**
10	Ford FIESTA KINETIC	Brasil/Méxi	207,4	271,1	**30,7%**	281,3	303,7	**12,0%**

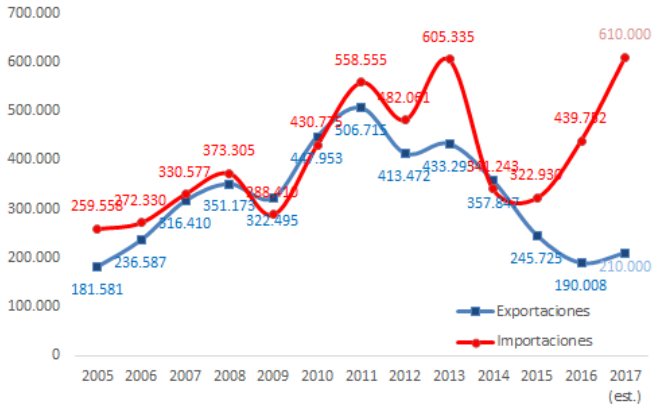
Fuente: Elaboración GERES en base a ACARA y CCA.

III) En conclusión notamos que, por un lado, en el frente interno persisten nítidamente los factores que han venido esquilmando y afectando negativamente el nivel de actividad en el sector automotriz , dado que entre 2016/17 el grueso del aumento de las ventas no se erigió en un elemento capaz de oxigenar e impulsar la producción local, ya que viene siendo cubierto en forma creciente y sostenida por el ingreso de vehículos importados-en lo sustancial, brasileños-, cuya penetración subió notablemente luego del cese del "cepo cambiario" y de la apertura comercial, menguando de modo crítico la participación de las ventas de vehículos nacionales. En paralelo, desde el frente externo se advierte cierta mejoría que en la evolución de las exportaciones lo cual, recientemente, ha favorecido una tibia recuperación en la producción -aunque, en ambos casos, con relación al magro desempeño evidenciado en 2016-: aquélla sobre todo estuvo dinamizada por una relativa diversificación en los destinos de exportación, y en parte por la revitalización de los despachos a Brasil en los últimos tres meses. No obstante, de no mediar en el corto plazo una firme mejora del perfil exportador a través de la consolidación de la referida recuperación de la demanda brasileña -o bien sostenida en una ampliación contundente de la mencionada diversificación-, en conjunto con la aplicación de medidas para proteger el mercado interno de la avalancha importadora y a la vez mejorar la competitividad relativa de los vehículos argentinos, será complejo lograr un crecimiento sostenido en el tiempo. Por su parte, en el largo plazo dicho crecimiento sólo será viable a través de la implementación de políticas que apunten al desarrollo e integración de la matriz productiva sectorial (muy dependiente de tecnología e insumos importados) y a la mejora del desempeño exportador, con el objeto de que la restricción externa deje de constituir una limitante estructural del nivel de actividad.

[24] Se consideró la versión más barata de cada modelo en cada mes (precios de lista oficiales, sin bonificaciones).

Gráfico 29. Producción, Patentamientos, Exportaciones e Importaciones (2005-2017). En unidades[25].





Fuente: Elaboración GERES en base a ADEFA, ACARA y estimaciones propias.

6. El impacto del estancamiento en la producción automotriz sobre la balanza comercial y el empleo

I) Los efectos sobre la Balanza Comercial Automotriz en el IIIT2017

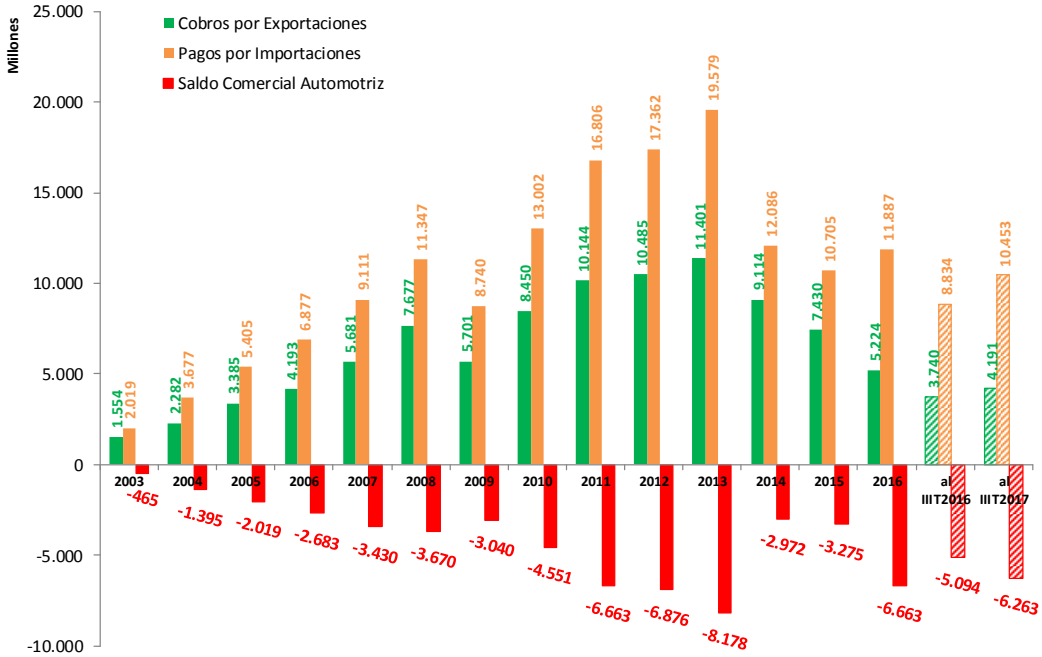
En el IIIT2017 el déficit comercial se incrementó +12,6% i.a., totalizando un volumen de U$S -2.172,9 millones, constituyéndose en el segundo mayor registrado para un tercer trimestre en el período analizado, elevándose por sobre lo acaecido en los dos trimestres previos. Lo anterior fue consecuencia de cobros por exportaciones que -luego de trece trimestres en baja- ascendieron por tercer período consecutivo, aumentando +19,9% i.a. para ubicarse en U$S 1.492,3 millones (no obstante, el 49,5% del récord de 2013), y pagos por importaciones que volvieron a aumentar en forma considerable (+15,2% i.a.), totalizando U$S 3.665,2 millones. Así, finalizado el IIIT2017 el déficit acumuló la friolera de U$S -6.262,5 millones (+22,9% i.a.), derivado de cobros por exportaciones de U$S 4.190,9 millones (+12,1% i.a.) y pagos por importaciones de U$S 10.453,5 millones (+18,3% i.a.; el automotriz es el sector con mayor volumen de importaciones de la economía nacional): el máximo déficit histórico registrado a nueve meses en el período 2003/17 (muy problablemente el sector se encamina a superar el déficit récord de 2013). Finalmente, se tiene que entre 2003/17 la dependiente y ensambladora industria automotriz acumuló una sangría de U$S 62.142,24 millones.

En líneas generales, hasta el año 2013 inclusive -y específicamente entre 2010/13-, el déficit sectorial se originaba en importaciones que crecían a un ritmo superior a las exportaciones. Luego, en 2014 el gobierno kirchnerista aplicó un fuerte ajuste recesivo (devaluación, impuestazo y cepo importador) por medio del cual contrajo notablemente la sangría de divisas automotriz (el déficit comercial disminuyó -63,7% i.a., reduciéndose de U$S -8.177,9 millones en 2013 a U$S -2.971,7 millones en 2014, a expensas de la caída de la actividad productiva), verificándose un déficit con importaciones que cayeron en forma superior a la merma exportadora. En 2015 esta dinámica se revirtió hasta el IT2016: el déficit comercial se originaba en importaciones que por el contrario disminuían en una cuantía sensiblemente menor al desplome registrado

[25] Hasta 2015 inclusive, se presenta producción y exportaciones globales; a partir de 2016, sólo de vehículos Categoría A.

en las exportaciones. Luego, entre el IIT2016 y el IVT2016 se tiene que el déficit comercial, ahora nuevamente en notable alza, resultó del ahondamiento del derrumbe exportador (a raíz de la prolongada disminución de los envíos de vehículos a Brasil) junto con un notorio aluvión importador (correspondiente en buena medida a la suba en la importación de vehículos terminados). Finalmente, durante 2017 el déficit viene profundizándose, producto de exportaciones que, aunque en crecimiento, no logran en absoluto compensar el contundente y sostenido incremento importador.

Gráfico 30. Balance Cambiario del Sector Automotriz (2003-2017). En millones de dólares (U$S)



Fuente: Elaboración GERES en base a BCRA.

En línea con lo expuesto, se tiene que en el primer semestre 2017 las exportaciones[26] de autopartes totalizaron U$S 783 millones (+8,3% i.a.; 2016: U$S 723 millones), mientras que las importaciones[27][28] acumularon U$S 3.788 millones (+8,4% i.a.; 2016: U$S 3.495 millones): esto denota -en el marco de la caída del -2,1% i.a. en la producción de vehículos en el período- un mayor peso de los componentes importados en la producción automotriz, exacerbándose más aún el carácter meramente ensamblador de la industria local[29]. De este modo, el comercio exterior autopartista[30] en el período analizado reflejó un déficit de U$S -3.005 millones[31] (+8,4% i.a.; 2016: U$S -2.772 millones).

[26] Los principales destinos fueron Brasil (60,0%), Alemania (7,9%), Estados Unidos (5,7%), México (5,6%) y Chile (2,9%).

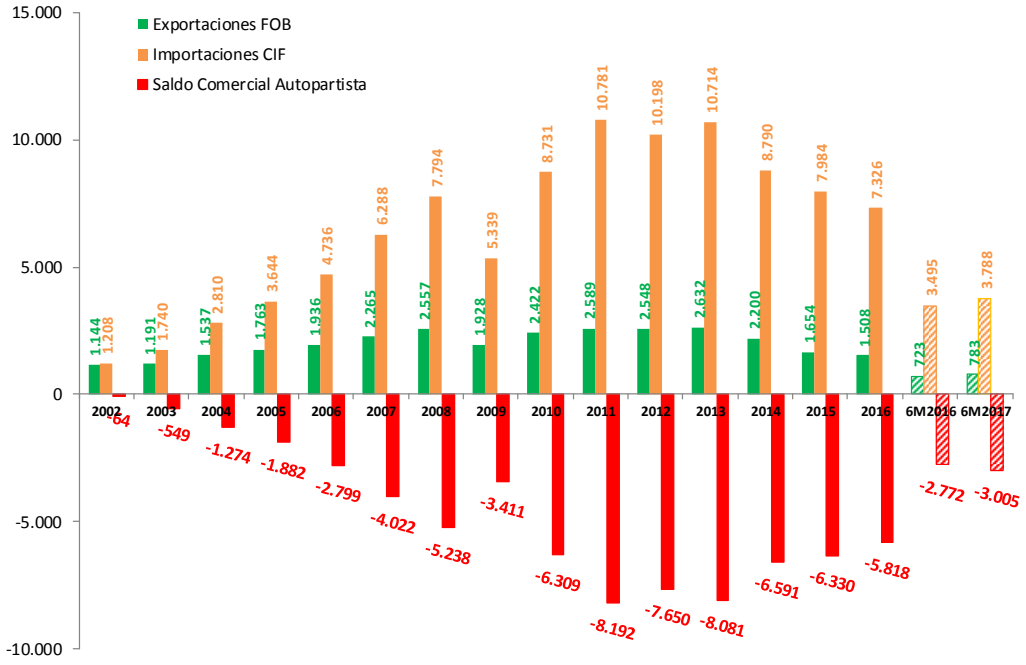
[27] Provinieron principalmente de Brasil (32,2%), Tailandia (10,1%), China (9,6%), Estados Unidos (8,8%) y Alemania (8,1%).

[28] Remarcando el carácter dependiente, meramente ensamblador y comercialmente deficitario de la industria automotriz, AFAC sostiene que *"la fuerte asociación de las importaciones y la producción de vehículos es un fenómeno de índole estructural que no ha evidenciado modificaciones en los últimos 20 años".*

[29] En términos generales, el alza en la importación de vehículos terminados compite en forma directa con la producción local, lo cual -a diferencia de lo descripto- empujaría a la baja la importación de autopartes (que suelen representar el 70%/80% de los vehículos ensamblados en Argentina), así como a su producción local.

[30] Los principales rubros de exportación fueron transmisiones (40,1%), componentes de motor (12,2%), motores (11,3%), ruedas, neumáticos y cámaras (11,0%) y otras autopartes de plástico (4,9%); en tanto, los principales rubros de

Gráfico 31. Balanza Comercial del Sector Autopartista (2002-2017). En millones de dólares (U$S)



Fuente: Elaboración GERES en base a AFAC.

II) Los efectos sobre el Empleo en el IIIT2017

Durante el IIIT2017, el proceso de suspensiones y despidos en el sector automotriz, autopartista e industrias vinculadas se redujo en forma visible, tanto respecto a lo acontecido en idéntico período del año pasado como en el trimestre previo (transitando una apreciable senda decreciente con relación a los picos de la crisis automotriz entre 2014/16 -ver Gráfico 31-). Esto se debe principalmente al freno registrado en el declive de la actividad, así como a que los efectos que la crisis productiva tuvo en el empleo sectorial en 2016 determinan una alta base de comparación interanual: esto se refleja en que el promedio mensual de suspensiones en el trimestre, que totalizó 130 casos, implica una categórica merma del -97,5% i.a. (IIIT16: 5.180) y del -92,2% contra el período anterior (IIT17: 1.677). No obstante lo anterior, aunque lejos de la magnitud del primer semestre 2016, desde fines de dicho año se observa una tendencia positiva en la evolución de los despidos.

Cuadro 30. Despidos y Suspensiones en el Sector Automotriz, Autopartista e industrias vinculadas (2017).

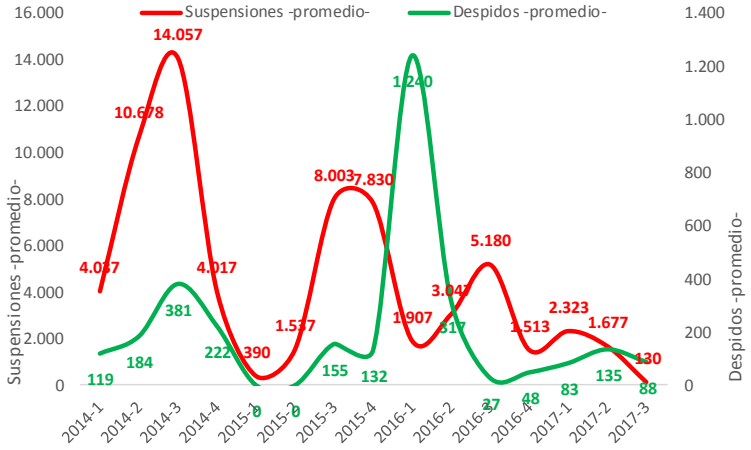
II Semestre 2017							
Empresa	*Sector*	III Trimestre 2017					
		jul-17		ago-17		sep-17	
		Desp.	Susp.	Desp.	Susp.	Desp.	Susp.
		N° Obreros		N° Obreros		N° Obreros	
ITEC (San Juan)	Autopartista				350		
Metalúrgica Bordone	Metalúrgica			20			
Plascar	Autopartista					243	
Promecor	Metalúrgica						40
Total		**0**	**0**	**20**	**350**	**243**	**40**

Fuente: Elaboración GERES en base a datos de Tendencias Económicas.

importación fueron transmisiones (21,5%), componentes de motor (15,0%), sistema eléctrico (14,4%), motores (9,4%) y carrocerías (9,2%).

[31]Explicado en lo esencial por Brasil (25,0%), Tailandia (12,6%), China (12,2%), Estados Unidos (9,5%) y Alemania (8,2%).

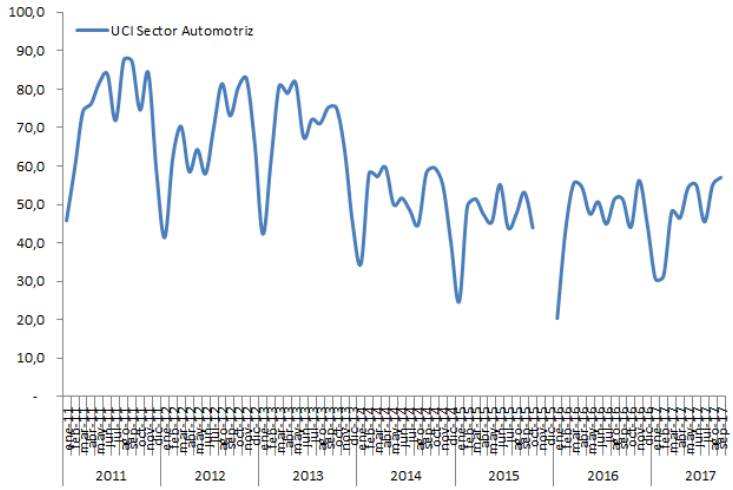
Gráfico32. Despidos y Suspensiones en el Sector Automotriz, Autopartista e industrias vinculadas -casos promedio por trimestre- (2014/17).



Fuente: Elaboración GERES en base a datos de Tendencias Económicas.

Por otro lado, el análisis de la Utilización de la Capacidad Instalada (UCI)[32]del sector brinda una pauta más que elocuente de la prolongada crisis que vino afectando alnivel de actividad sectorial, pese a la tibia recuperación registrada en el trimestre. Así, se tiene que luego de alcanzar un tope del 82,3% en el IIIT2011, en el IIIT2017 la UCI promedió un 52,6%, subiendo +6,7% i.a. (IIIT2016: 49,3%). En este marco se puede apreciar que, luego de superar los ínfimos niveles acaecidos luego de la colosal crisis socioeconómica de 2001/02, la UCI se elevó hasta alcanzar un promedio del 69,8% entre 2010/13; no obstante, esto se revirtió desde mediados de 2013, cuando inició un ciclo de dos años y medio caracterizado por una contundente caída interanual en la UCI, la cual se estancó orbitando el 50% desde 2016: esto llevó a que el sector evidencie una capacidad ociosa no menor (respecto a una capacidad instalada del conglomerado industrial automotriz que se ubica en alrededor de 1,2 millones de vehículos).

Gráfico 33. Utilización de la Capacidad Instalada (UCI) en el Sector Automotriz (2011/17). En porcentaje.



Período	UCI (en %)	Var. a/a
2012-I	58,0	-
2012-II	60,3	-
2012-III	74,9	-
2012-IV	76,5	-
2013-I	61,6	6,1%
2013-II	76,1	26,1%
2013-III	72,9	-2,7%
2013-IV	61,4	-19,8%
2014-I	50,0	-18,7%
2014-II	53,8	-29,3%
2014-III	50,5	-30,7%
2014-IV	51,6	-15,9%
2015-I	41,9	-16,3%
2015-II	49,4	-8,2%
2015-III	48,2	-4,5%
2015-IV	s/d	-
2016-I	39,6	-5,4%
2016-II	51,0	3,2%
2016-III	49,3	2,1%
2016-IV	48,4	-
2017-I	36,8	-7,3%
2017-II	52,0	2,0%
2017-III	52,6	6,7%

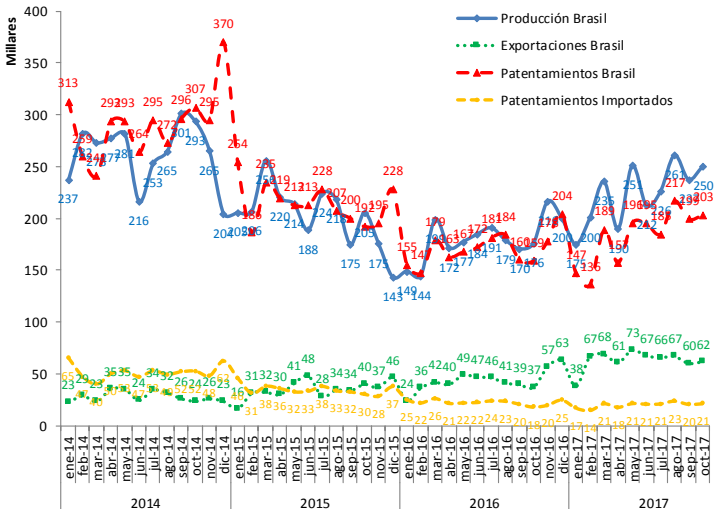
Fuente: Elaboración GERES en base a INDEC.

[32] Se calcula estimando la máxima producción que el sector puede obtener con el uso potencial de las plantas productivas, empleando todos los turnos posibles y las paradas necesarias para el mantenimiento de la capacidad instalada.

7. Breves datos sobre el sector automotriz en Brasil durante el IIIT2017

La producción brasileña (con las fábricas -de un potencial de 5 millones de vehículos- aún atravesando una situación de gran capacidad ociosa, estimada en el 52%) se incrementó por cuarto período consecutivo (completando así un año positivo tras tres de caídas, en los cuales se contrajo un crítico -41,9% entre el récord de 3,71 millones de vehículos en 2013 y los 2,16 millones en 2016) al crecer un relevante +34,1% i.a. (723.680 vehículos; IIIT2016: 539.620), impulsada en parte por los envíos a Argentina -principal destino de exportación: en 2016 explicó el 73,1% de aquéllos-; no obstante, no debe soslayarse la muy reducida base de comparación interanual (el volumen producido en el IIIT2016 fue el menor registrado desde igual período de 2003, encontrándose a su vez un -45,1% por debajo del mejor tercer trimestre histórico, en 2013). Por su parte, el empleo -en caída prácticamente continua desde 2013, y estancado este año- fue de 107.684 trabajadores en octubre (+0,9% i.a., y -19,8% respecto a jul.2013). Las exportaciones se incrementaron por decimoprimer trimestre al hilo y sumaron 192.402 vehículos, subiendo un relevante +51,8% i.a. (IIIT2016: 126.743),a raíz de la liquidación de excedentes que en el último tiempo dejó de absorber el consumo interno (reflejada también primordialmente en el aumento de los envíos a Argentina); se estima que las exportaciones podrían acercarse al récord de 2005. Por último, los patentamientos totalizaron 600.560 unidades (-44,0% por debajo del récord de 2012), aumentando(por segunda vez, después de un proceso de casi cuatro años de caídas -en los que el mercado se redujo -46,1%, de 3,8 millones de vehículos en 2012 a 2,05 millones en 2016- originado en la reducción de la demanda, dada la crisis económica, con gran impacto en la producción y las exportaciones argentinas- un +14,3% i.a. (IIIT2016: 525.259); en tanto, los importados disminuyeron -4,3% i.a. (64.566 unidades; IIIT2016: 67.501) y acumulan ya cinco años y medio crecientemente negativos, afectando la inserción de vehículos argentinos (6,0% de las ventas a octubre 2017, casi la mitad de la máxima cuota acaparada -en 2011-; y 55,8% de los importados a dicho mes -la mayor cuantía desde 2011-): es preciso destacar que apenas el 10,2% de las ventas acumuladas en el año fueron de origen importado, a diferencia de lo que ocurre en Argentina -donde los vehículos importados acaparan más del 70% del mercado-. Finalmente, se tiene que ANFAVEA prevé que 2017 cerrará con una producción de 2,7 millones de vehículos (+25,2% i.a.; 2016: 2,16 millones), con ventas por 2,2 millones de unidades (+7,3% i.a.; 2016: 2,05 millones) y 0,745 millones de vehículos exportados (+43,3% i.a.; 2016: 0,52 millones).

Gráfico 34. Producción, Exportaciones y Patentamientos en Brasil (2014-2017). En miles de unidades.



Fuente: Elaboración GERES en base a ANFAVEA y FENABRAVE